

CONCOURS : Concours espaces publics « Traversée piétons/cyclistes de la rade »



1200

La rade de Gênes se définit par une très forte image touristique à haute valeur esthétique. La passerelle du Mont Blanc, par son caractère et sa forme, multiplie ce paysage. Cet édifice s'inscrit dans le tissu urbain et historique de la ville, en affichant une véritable modernité, liée à sa fonction de mobilité douce au cœur de la ville. La passerelle offrira également aux usagers une nouvelle expérience spatiale en relation avec la situation exceptionnelle dans laquelle elle s'inscrit.

**L'implantation** La nouvelle passerelle du Mont-Blanc traversant la rade, s'inscrit clairement comme un lien direct entre les deux rives, favorisant la continuité des parcours piétons, de part et d'autre des quais. Sa position et sa géométrie restaureront l'appartenance au site en relation avec le port de Mont-Blanc. Ce dernier est perçue dans son état actuel et mis en valeur par le dynamisme de la nouvelle passerelle et l'espace créé entre deux ouvrages distincts. Dynamisme caractérisé à la promenade du Jardin Anglais. Les parcours piétons sont ainsi améliorés dans leur globalité. Cette autonomie des ouvrages permet d'un part, d'assurer la réalisation de la passerelle sans perturber le trafic routier du port de Mont-Blanc et d'autre part, d'échanger les travaux de maintenance et d'entretien de manière séparée.

**Les parcours** Les trois axes du port de Mont-Blanc sont aménagés en pistes cyclables bidirectionnelles. La hauteur des façades du port de Mont-Blanc est adaptée aux exigences de cette nouvelle utilisation. Un nouveau dispositif de glissière de sécurité avec absorbant phonique, contribue à diminuer les nuisances sonores du trafic routier du port de Mont-Blanc. La nouvelle passerelle, dédiée aux cyclistes, est entièrement dédiée aux parcours lentis, sous toutes ses formes. Promenades, loisirs, loisirs, personnes à mobilité réduite, tous profitent en toute sécurité de ce nouvel équipement urbain. Les accotements de l'ouvrage sur les deux rives favorisent l'accès à la nouvelle passerelle tout en améliorant également les parcours adjacents des mobilités douces dans leur ensemble.



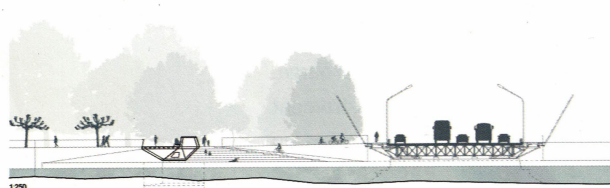
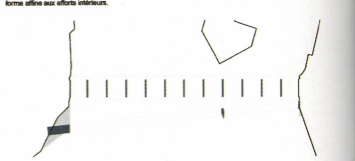
**Les passages inférieurs** Les deux passages inférieurs sont maintenus dans leur configuration actuelle. En revanche, leur accessibilité est améliorée, tout comme les parcours transversaux. Côté rive droite, la berge fluviale est confortablement accessible par les vélos à l'aide d'une rampe construite en lieu et place de l'escalier. Cette rampe permet également aux personnes à mobilité réduite (handicapés et personnes âgées) de descendre vers le débarcadère de la CGM. La prolongation du mur d'appui et la position de son sommet du rivage, permet entre deux, d'y installer un escalier. Ce nouveau dispositif offre un accès direct à la berge fluviale depuis le corridor piétons et passerelle favorisant ainsi une utilisation plus importante de ce passage inférieur. Un désenclavement du débarcadère, dans la même géométrie que le mur d'appui, garantit la promenade au fil de l'eau. Côté rive gauche, l'accès au passage inférieur est amélioré pour tous les usagers. La rationalisation des différents modes de mobilité douce est rendue possible par l'alignement de la zone d'écote. La distance élevée entre la passerelle et le port de Mont-Blanc, favorise entre deux, la création d'un espace globalisé et diversifié. Une rampe d'une largeur de 3,20 mètres et d'une pente de 6 % favorise le passage de toutes personnes et garantit les conditions des différents flux. Cette rampe est complétée par un large escalier et des gradins, séparant clairement les piétons, des deux rives. La position de l'escalier par rapport à la rampe, permet d'éviter les croisements dangereux entre piétons et cyclistes.

ENTRE DEUX

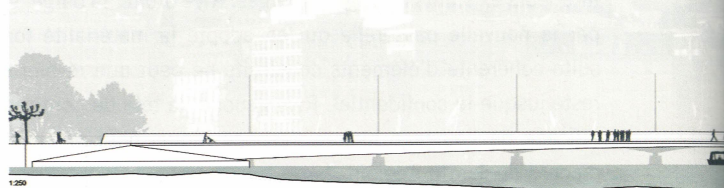
**Concept structurel** La structure de la structure porteuse de la passerelle s'inscrit entre deux lignes de support, définies par l'horizon visuel placé au niveau de la main courante de la bannière du port de Mont-Blanc et l'horizon, situés à l'arrière de ses piles. Ces deux lignes délimitent un espace libre de 3,05m de hauteur. L'ajout de la passerelle est conçu et positionné en fonction des particularités et des contraintes du site. L'unique pile de la passerelle est suspendue au droit de la pile n° 10 du port de Mont-Blanc, dans le prolongement de l'axe fluviale, ce qui la situe entre deux portées différentes. La profondeur d'alignement des piles de la passerelle correspond à 160m respectivement à 160m. La grande travée côté rive gauche nécessite un encastrement qui rétablit, par effet miroir, un système symétrique de type encastrement 1 : 2 : 1. Ce concept structurel très fortement lié au contexte, permet de concevoir des appuis en rives, correspondant non seulement aux contraintes de transmission des charges mais également, aux réalités possibles de mise en œuvre d'un tel ouvrage en site urbain.

Le massif d'encastrement se positionne dans la nouvelle partie du quai de la rive gauche. Son tracé est défini en fonction de la position de la passerelle et de la hauteur de la bannière du port de Mont-Blanc. En revanche, la courte travée latérale de la rive droite permet un accotement léger sur le prolongement du mur d'appui du port de Mont-Blanc, favorisant sa réalisation sans perturbation du trafic à cet endroit.

**Les gabarits** Ce concept de portées asymétriques contribue également à intégrer et mettre en valeur les passages des mobilités douces ainsi que la berge fluviale. En effet, le gabarit pour le passage des mobilités douces ou autres embarcations autorisées, est assuré au centre de la grande portée, alors que celui de la berge fluviale est pris en compte par la petite portée et l'existence de la coupe transversale dont la pente de la face inférieure du tablier est la même que celle de la berge fluviale. La hauteur disponible pour la structure est utilisée uniquement à l'avant, ce qui permet de charger confortablement la partie en amont du tablier, protégée par une bannière légère et transparente. La section transversale acquies ainsi une forme particulière en raison dont les faces s'adaptent tout le long de l'ouvrage afin de ramener efficacement les charges vers les appuis. Cet effet est accentué par l'effacement de la structure qui assure une hauteur minimale de 2,05m au centre de la travée principale ainsi qu'au droit du support en rive droite. Sur l'appui intermédiaire et dans la zone d'encastrement, la section utilise la hauteur maximale disponible de 3,05m. De ces principes, il en résulte un pont à hauteur variable, considérablement élargi de l'ordre de 4,00 avec une forme affine aux efforts intérieurs.



1250



1250



